Jugend im Volk

Beilage der Deutschen Rundschau in Polen | 11. 7. 1937 | Nr. 28

Die Heldin von Gravelotte.

Der letzte weibliche Ritter des Eisernen Kreuzes ist gestorben.

Sie ist ein herrliches Fleckchen Erde, die Schönau bei Berchtesgaden. Hier hat Johanna Nöldechen über vier Jahrzehnte gelebt, davon allein 22 Jahre als Altersrentnerin im „Binderlehen“, das mit seinen weißgrünen Fensterläden und dem dunkelrot gestrichenen Dachgiebel, von dem zwei holzgeschnitzte Gemsen herabgrüßen, nach langem Aufstieg zum Verweilen einlädt. Im ganzen Berchtesgadener Land war die tapfere Krankenschwester aus dem Kriege 1870/71 bekannt, und die Trauer ist nun groß, daß die stille Greisin, die so gern noch 100 Jahre alt werden wollte, nicht mehr unter den Lebenden weilt. Die „Leipziger Neuesten Nachrichten“ wissen von ihrem Leben und Sterben folgendes zu berichten:

„Schwester Anna“, wie Johanna Nöldechen von den Soldaten genannt wurde, hat es im Felde wahrlich nicht leicht gehabt. Sie wurde zunächst nur zu den gröbsten Arbeiten im Lazarett herangezogen, aber bald hatte man erkannt, daß das 25jährige Mädchen mit Liebe und Begeisterung an jede noch so schwierige Aufgabe heranging und sie leicht bewältigte, so daß man sie bald darauf in ein Feldlazarett in vorderster Kampflinie versetzte.

Mit diesem nahm sie dann an der blutigen Schlacht von Gravelotte teil. Der Feind leistete erbitterten Widerstand, die französischen Mitrailleusen, die Vorläufer des heutigen Maschinengewehrs, hämmmerten wie toll, und obwohl die Trompeten immer wieder zum Angriff bliesen, wollte es gar nicht recht vorwärtsgehen. Reihenweise fielen die Tapferen, und die Sanitäter hatten alle Hände voll zu tun. Schwester Anna war mitten unter ihnen, verband Verwundete und erleichterte anderen das Sterben. Als der Gegner auch noch Verstärkung zu bekommen schien, setzte ein wagemutiger Hauptmann alles auf eine Karte und führte mit erhobenem Degen seine Truppen zum Sturm. Doch schon nach wenigen Schritten erhielt der tapfere Offizier einen Brustschuß und die Kompanie mußte zurückgehen. Da lief plötzlich Schwester Anna vor und trug im dichtesten Kugelregen unter Aufgebot der letzten Kräfte den schwerverwundeten Kompanieführer hinter die eigenen Linien zurück.

Ihr heldenhaftes Beispiel begeisterte die Truppen in so hohem Maße, daß sie sich alsbald wieder sammelten und mit lautem Hurra aufs neue dem Feind entgegenstürmten, der nunmehr seine Stellung endgültig räumen mußte. Der von Schwester Anna geborgene Hauptmann aber soll später, als er wieder hergestellt war, seiner Lebensretterin aus Dankbarkeit einen — Heiratsantrag gemacht haben, den sie jedoch ablehnte. „Ich habe nur meine Pflicht getan“, pflegte Johann Nöldechen zu sagen, wenn man sie an ihre mutige Tat erinnerte, „und habe deswegen noch lange nicht eine so hohe Auszeichnung wie das Eiserne Kreuz verdient, das eigentlich nur Soldaten zukommt.“ Im Weltkrieg wurde bekanntlich an Frauen diese Kriegsauszeichnung grundsätzlich nicht mehr verliehen.

Im weiteren Verlauf des Krieges hat die unerschrockene Krankenschwester noch oftmals in vorderster Feuerlinie Beweise ihrer Tapferkeit gegeben und zahllose Verwundete gerettet. Ein langes Leben in unerschütterlicher Gesundheit und die Wertschätzung der Mitwelt waren der Lohn für ihre Einsatzbereitschaft im Dienste selbstlosen Samaritertums. Im Berchtesgadener Land hat die ehemalige Krankenschwester, die die Natur über alles liebte, dann einen neuen Wirkungskreis gefunden, dem sie bis ins hohe Alter hinein treu blieb. Wie sie gelebt hatte, ist Johanna Nöldechen auch gestorben. „Jetzt heißt es tapfer sein“, sagte sie zur Binderbäuerin, als sie ihr Ende herannahen fühlt, „noch tapferer als damals, als ich das Eiserne Kreuz erhielt.“

Erst durch diese Äußerung erfuhren die Menschen, die über zwei Jahrzehnte mit der ehemaligen Krankenschwester unter einem Dach gelebt hatten, von der hohen Auszeichnung, die sie sich vor dem Feind erworben hatte, und von der nur ihre nächsten Angehörigen wußten. Als man ihren Sarg in die Erde senkte, dröhnten drei Salven vom Herzogberg, eine militärische Ehrung, die sonst nur gedienten Soldaten zuteil wird.

Die Jugend erobert die Luft.

Deutschland die Wiege des Segelfluges.

Die Versuche, mit einem motorlosen Flugzeug zu fliegen, gehen auf Lilienthal zurück, der damit im Jahre 1890 öffentlich begann. Bis zum Beginn des Weltkrieges waren die Ergebnisse auf diesem Gebiet freilich ziemlich mager. Als Höchstleistung wurde eine Flugdauer von nur 1 Minute und 52 Sekunden erzielt. Während des Krieges ruhte die Tätigkeit der Segelflieger gänzlich, das Interesse und die Versuchsarbeit der beteiligten technischen Kreise wandte sich ausschließlich dem Motorflugzeug zu, das damit seinen ungeahnten Aufschwung zu nehmen begann und die unscheinbare Schwester bald gänzlich verdrängte. Auch ein kurzes Wiedererwachen des Interesses nach dem Kriege konnte das Urteil der Fachleute über die Zwecklosigkeit weiterer Versuche nicht umstoßen, denn die Flugergebnisse, welche in einzelnen Staaten erzielt wurden, entfernten sich kaum von denen der ersten bescheidenen Anfänge. So geriet diese naturgebundene Art des Menschenfluges notgedrungen mehr und mehr in Laienhände, sowohl in bezug auf die zu entwickelnde Technik des Fluges als auch bezüglich des Apparatebaues. Das Segelfliegen wurde ein Sport um des Sportes willen, und das eigentlich auch nur in Deutschland, das durch den Frieden von Versailles im Bau von Motorflugzeugen einschneidend beengt war und ein Ventil brauchte, um die überschüssige Kraft seiner fortschrittlichen Jugend nutzbringend einzusetzen. So wurde das Nachkriegsdeutschland zur Wiege des Segelfluges, seiner zähen, begeisterungsfähigen Jugend haben wir es zu verdanken, daß dieser schönste und kühnste aller sportlichen Zweige nicht der Vergessenheit anheimgefallen ist.

Die großen Erfolge kommen.

Die nur von wenigen Beteiligten vorausgesehene glänzende Entwicklung setzte mit der Einführung der Segelflug-Wettbewerbe an der Rhön ein, deren Zustandekommen dem Ing. Ursinus, dem Herausgeber der Zeitschrift „Flugsport“, zu danken ist. Er sammelte, selbst ein wahrer Pionier einer großen, fruchtbaren Idee, die flugbegeisterte Jugend um sich und gab ihr bei den alljährlich stattfindenden Wettbewerben nicht nur Gelegenheit, vor aller Welt ihr Können zu zeigen, sondern auch aus den Leistungen und Fortschritten der anderen zu lernen und sich in gegenseitiger Aneiferung zur Lösung immer weiter gesteckter Ziele anzuspornen. In welchem Maß das erreicht wurde, geht aus den nachstehenden Erfolgsziffern hervor

1920, als der Wettbewerb an der Rhön zum erstenmal stattfand, wurde zwar die Bestleistung der Vorkriegszeit — 8 Jahre waren seither vergangen — nur um 8 Sekunden überboten und von 1 Minute 52 Sekunden auf 2 Minuten erhöht, aber dieses doch eigentlich entmutigende Ergebnis hatte gerade das Gegenteil zur Folge und spornte die lufthungrige deutsche Sportjugend zu umso fleißigerer Weiterarbeit an. Der Erfolg gab ihrer Zähigkeit schon im nächsten Jahre recht, die Bestleistung stieg bereits auf 13 Minuten, ein knappes Jahr später auf 3 Stunden und 1927 auf 14 Stunden und 7 Minuten. In gleichem Verhältnis wuchs auch die Länge der durchflogenen Strecken, wurden die erreichten Flughöhen immer größer und imponierender. In der Erinnerung der ganzen Sportwelt ist wohl noch das überwältigende Ergebnis des Wettbewerbes von 1935, bei dem gleich vier deutsche Segelflieger eine Flugstrecke von 502 Kilometern bewältigten, von der Rhön bis nach Mähren in die unmittelbare Nähe Brünns gelangten und bei einer größten Höhe von 2589 Meter 26 Stunden 35 Minuten in der Luft waren.

Das Segelflugzeug.

Für den Laien ergibt sich nun wohl die Frage nach der praktischen Ausführung solcher Flüge, nach der Art der hierzu verwendeten Apparate, deren Bau, wie er aus zahlreichen Abbildungen ersehen hat, durchaus nicht industriell, sondern größtenteils unter fachlicher Anleitung von Sportlehrern selbst in Gemeinschaftswerkstätten ausgeführt wird. Es haben sich im Laufe der bisherigen Entwicklung vier Typen von Segelflugzeugen gezeigt, der Dreidecker, der Doppeldecker, der Eineinhalbdecker und der Eindecker. Man verfolgt bei der Konstruktion derartiger Flugapparate, die sich nicht durch selbsterzeugte motorische Kraft in der Luft halten und vorwärts bewegen, sondern dies durch Gleiten und durch geschickte Ausnutzung aufwärtsgerichteter Luftströmungen erreichen müssen, vor allem den Zweck, die Geschwindigkeit des Absinkens im strömungsfreien Luftraum möglichst zu verringern. Das läßt sich entweder durch Verminderung der auf den Quadratmeter der Fläche entfallenden Belastung erreichen, oder durch Verminderung aller vorhandenen Widerstände. Ersteres führte zum Bau von leichten Mehrdeckern, letzteres stellte den Eindecker mit aerodynamisch, also in bezug auf den Luftwiderstand möglichst einwandfreier Formgebung in den Vordergrund. Die Eindeckerkonstruktion erwies sich als die weitaus geeignetere und hat seit 1929 alle anderen verdrängt, denn ihre geringe Fall- und große Fluggeschwindigkeit läßt sie für Fernflüge, die doch Endziel aller Versuchs- und Trainingsarbeit sind, allein in Frage kommen.

Segeln und Gleiten.

Der Segelflug selbst besteht aus zwei Teilen, die einander ergänzen bezw. ablösen, und da ist vor allem festzustellen, daß zum Fliegen mit einem motorlosen Flugzeug absolut kein Wind in gebräuchlichem Sinne notwendig ist, ja daß man bis zum Jahre 1936, in dem der Pilot Max Klegel unfreiwillig in eine Sturmzone geriet, überhaupt nicht an die Möglichkeit dachte, sich eines stärkeren Windes gefahrlos als Treibmittel bedienen zu können. Bis dahin kannte man nur die im folgenden beschriebene Art des Fliegens, die sich aus dem Gleiten und dem eigentlichen Segeln mit Hilfe der auch bei Windstille fast überall

---

So ruhig geh' ich meinen Pfad,
So still ist mir zumut,
Es dünkt mich jeder Weg gerad
Und jedes Wetter gut.

Wohin mein Weg mich führen mag,
Der Himmel ist mein Dach,
Die Sonne kommt mir jeden Tag,
Die Sterne halten Wacht.

Und komm ich spät und komm ich früh
Ans Ziel, das mir gestellt:
Verlieren kann ich mich doch nie,
O Gott, aus deiner Welt.

Eichendorff.

Der „Bomber“ Kaiser Mutsuhitos.

Merkwürdige Luftwaffen im Mittelalter. — Aus der Geschichte der Fliegerbombe.

Von Heinz Luedecke.

Der Kunstfreund, der im Museum zu Lissabon auf einer Tafel des Hieronymus Bosch zwei wunderlich geformte Kriegsluftschiffe entdeckt, die einander hoch in den Wolken mit Ramdorn und Lanze bekämpfen, ist auf den ersten Blick geneigt, die Erfinderbegabung und das Ahnungsvermögen dieses spätgotischen Malers zu überschätzen. Er denkt: „Da hat ein toller Kerl die Entwicklung von nahezu fünf Jahrhunderten genial vorweg genommen, obwohl ihn doch sicherlich nichts, was er zu seinen Lebzeiten sah oder hörte, zu einem so kühnen Griff in die Zukunft anregen konnte!“ Besitzt indessen unser Kunstfreund jene prüfende Geduld, die den verblüffenden ersten Eindruck überdauert, so wird er sich vielleicht daran erinnern, daß die Gebilde der schöpferischen Phantasie noch immer aus den soliden Grundstoffen der jeweils gültigen Wirklichkeit und des Herkommens zusammengefügt worden sind, und daß es bisher noch keinem Phantasten gelungen ist, sich Dinge oder Ereignisse vorzustellen, die gänzlich „unvorstellbar“ und ohne jedes Vorbild gewesen wären.

Das „Märchen“ vom Feuervogel.

Der englische Chronist Gervasius von Tilbury berichtet mit allem Ernst und in aller Ausführlichkeit, daß um das Jahr 1200 ein „Luftschiff“ über einer kleinen Ortschaft der britischen Insel erschienen sei und auf dem Kirchplatz Anker geworfen habe. Von ähnlichen „Begebenheiten“ wissen viele alte Märchen und Sagen, und aus dem Jahr 1489 stammt ein Straßburger Holzschnitt, der uns ein solches „Luftschiff“ in figura zeigt: ein in den Wolken schwebendes, mit Narren besetztes Segelschiff. Natürlich „gab“ es diese seltsamen Fahrzeuge nur in der Kunst und in der Phantasie des Volkes, und wir erwähnen sie auch nur, um den zunächst so sehr befremdenden Einfall des Hieronymus Bosch wenigstens andeutungsweise in einem motivgeschichtlichen Zusammenhang einzuordnen. Die „technische Wurzel“ des Lissaboner Gemäldes werden wir auf einem anderen Gebiet suchen müssen.

Das eine der beiden fliegenden Kriegsschiffe des Hieronymus Bosch entspricht jenen traumhaften Wolkenseglern der volkstümlichen Überlieferung; das zweite aber, das für unsere Absicht, von der „Luftwaffe des Mittelalters“ zu erzählen, von größerer Bedeutung ist, hat die Gestalt eines riesigen Vogels, aus dem ein kräftiges Feuer emporlodert. Wenn wir nun einige der berühmtesten Historiker des Renaissance-Zeitalters zu Rate ziehen, so drängt sich uns die Folgerung auf, daß dieser gemalte Feuervogel mit irgendwelchen Märchenmotiven nicht das geringste zu schaffen hat, sondern offenbar einen sehr eigenartigen, während des ganzen Mittelalters geübten Kriegsbrauch in grotesker Übersteigerung versinnbildlichen sollte. So lesen wir z. B. in der „Cosmographei“ des Sebastian Münster von einem mittelalterlichen dänischen König Haddingung:

Tauben — als Brandgeschosse.

„Er belaegert ein statt mit namen Dunam, und als er sie nicht mocht (konnte) erobern, erdacht er ein solchen list: Er het ein erfarnen vogler, der bracht jm zu wegen eine große anzal der schwalben, die unter den Daechern der belaeegerten statt nisteten. Ließ jhnen angezünte schwaem (Schwämme) anbinden und sie widerumb fliegen. Und wie sie der nester widrumb begerten, haben sie ein großen brand in der statt zugericht.“

Olaus Magnus in seinem Buch über die nordischen Völker und später Jacques Lenfant in seiner Geschichte des Hussitenkrieges bezeugen ähnliche Vorfälle, ja ein „Feuer Buech Durch ainem gelertten Kriegsverstaendigen“ von 1584 bringt sogar eine genaue Anleitung, „ein Schloß oder Statt durch ein taubenn zu verbrennen, darzue du sunst nicht kommen kannst“: Man fange eine Taube, die in der belagerten Burg oder Festung zu Hause ist, binde ihr ein „fein längliches Säcklein“ mit Schießpulver auf den Rücken, versehe das Pulversäckchen mit einem „langen Zunderschwamm“, entzünde diesen und lasse die Taube fliegen; sie kehrt dann sogleich in ihren heimischen Schlag zurück, „explodiert“ dort nach kurzer Frist und wird, wenn alles glückt, die Ursache einer Feuersbrunst. Mit anderen Worten: die „länglichen Säcklein“ mit Pulver und Lunte erfüllten denselben Zweck wie die heutigen Flieger-Brandbomben.

Ein Priester hatte die große Idee . . .

Das alles würde uns freilich kaum berechtigen, von einer „Luftwaffe des Mittelalters“ zu sprechen, wenn wir nicht wüßten, daß diese bombentragenden „Flugzeuge“ aus dem Tierreich in den Bezirken der ältesten, noch rein empirischen Aerostatik einen nahen Verwandten hatten, — den sogenannten „Feuerdrachen“, wie ihn die europäischen Kriegsingenieure schon im 14. und 15. Jahrhundert zu bauen verstanden. Nach einer bebilderten Beschreibung im „Bellifortis“ („Kriegsstark“) des Keyser von Eichstädt wurden solche Feuerdrachen aus etwa schlangen- oder fischförmigen Leinwandsäcken gefertigt, mit einer Petroleumlampe oder einer Rakete ausgerüstet und auf dieselbe Art in die Höhe getrieben, wie die viel späteren Heißluftballone der Brüder Montgolfier. Sie dienten anfangs meist als Standortzeichen und Angriffssignale bei nächtlichen Gefechten, oder man benutzte sie, um das feindliche Heer in abergläubische Furcht zu versetzen. **Bis dann um 1326 der**

zonenweise vorkommenden, aufwärts strebenden Luftströmungen zusammensetzt.

Diese Luftströmungen entstehen vor allem durch die ungleichmäßige Erwärmung bezw. Abkühlung der Erde. Offener Sandboden erwärmt sich zum Beispiel schneller als ein etwa anliegender See oder Wald. Die Luft über dem erwärmten Boden wird leichter und strömt in die Höhe, während die kalte vom See oder vom Wald her nachströmt. Nach Sonnenuntergang tritt der entgegengesetzte Vorgang ein. Der Segelflieger muß nun diesen aufwärts führenden Luftstrom benutzen, um Höhe zu gewinnen. Das ist natürlich nur dann möglich, wenn die Geschwindigkeit des Luftstroms größer ist als die Fallgeschwindigkeit des Flugapparates, der infolge der Schwerkraft in einem bestimmten Winkel zur Erde gezogen wird. Für die Leistungsfähigkeit eines Segelflugzeuges ist denn auch ein gutes sogenanntes Gleitverhältnis ausschlaggebend, es beträgt bei den bisher günstigsten Konstruktionslösungen 1 : 20, das heißt, daß ein solcher Apparat bei 20 Meter Fahrt um einen Meter absinkt.

Ein derartiger Luftstrom — wir nennen ihn thermischen Strom — hält durchschnittlich 20 Minuten an und hat eine Geschwindigkeit von 4—6 Metern in der Sekunde. Der Pilot, der einen solchen Strom aufgefunden hat, muß trachten, während dieser Zeit eine möglichst große Höhe zu erreichen, muß sich also innerhalb dieses, wie wir schon sagten, zonenmäßig begrenzten Gebietes halten. Auf diese Weise segelt der Apparat. Ist die örtliche Strömung vorüber, so geht der Flieger zum Gleiten über und trachtet dabei, während der Apparat an Höhe verliert, diesen wiederum in eine Zone mit thermischer Strömung zu steuern, um sich neuerdings aufwärts tragen zu lassen, und so fort. Das ist im Grunde genommen die ganze Kunst des Segelfluges. Sie besteht vor allem darin, diese Strömungszonen aufzuspüren und sich an ihnen sozusagen entlang zu ziehen. Ein wichtiges Hilfsmittel zur Feststellung der Zonen, in denen das Aufströmen der erwärmten Luft gerade erfolgt, sind bestimmte Wolken, die sich infolge dieses Vorganges in geringerer Höhe bilden, obwohl dies manchmal trotz Vorhandensein der thermischen Strömung auch nicht der Fall ist. Sie kann dann durch das sogenannte Variometer festgestellt werden, dessen Zeiger dem Piloten das Steigen oder Fallen des Apparates in Sekundenmetern angibt.

Außer den thermischen Strömungen gibt es aufwärtsstrebende Luftströmungen auch an Gebirgshängen, an denen die zuströmende Luft abgleitet und nach oben gedrängt wird. Solches Gelände wird mit Vorliebe zum Starten benutzt, soweit das nicht im Schlepp eines Motorflugzeuges erfolgt.

Frauen kämpfen am Himmel.

Wieder einmal hat eine Fliegerin über den engeren Kreis ihres Vaterlandes hinaus die Welt in Atem gehalten, Amelia Earhart, die wegen ihrer Ozeanüberfliegung 1928 und wegen einer gewissen Ähnlichkeit mit dem amerikanischen Nationalhelden Oberst Lindbergh das Lindy-Girl genannt wird.

Es ist eigenartig, daß man in der letzten Zeit mehr von Fliegerinnen spricht, als von Fliegern. Es scheint, als ob die Frauen dem Flugsport mehr Neigung, aber auch mehr Geschick und Begabung entgegenbringen, als dem Autosport. Der Ton liegt auf Sport, denn die Frauen am Steuer eines Luxus- oder Reisewagens scheiden für die sportliche Bewertung natürlich aus.

Im Verhältnis zu dem bisherigen, verglichen mit den männlichen Fliegern, natürlich nicht allzu großen Kreis der fliegenden Frauen, haben sie Opfer über Opfer gebracht, die der Willensenergie ihres Geschlechtes die größte Ehre einbringen. Anders als bei Sportarten, die, wie z. B. das Tennis (übrigens durchaus zu unrecht), als nur aristokratischer Sport bezeichnet werden, gehören Frauen aller Kreise und Stände der aktiven Fliegerei an. Dennoch erregte es vor einigen Wochen großes Aufsehen, daß die 71jährige englische Herzogin von Bedford bei einem Flug mit ihrem selbstgesteuerten Flugzeug über englischen Gewässern abstürzte und dabei den Tod fand. Ihr Verschollengehen alarmierte im März und April dieses Jahres die europäische Öffentlichkeit. Das Auffinden eines Propellerstücks mit der Nummer 45 638 ergab die traurige Gewißheit ihres Todes. Vor einiger Zeit ist dann auch ihre Leiche aufgefunden worden.

Die angelsächsischen Völker entsandten zwei Fliegerinnen besonderer Art, Amy Johnson und Amelia Earhart. Im Mai 1930 glückte es Amy Johnson, als der ersten Frau, allein von London nach Australien zu fliegen, und dabei noch mehrere Rekorde zu brechen. Sie war eine der Hauptvertreterinnen des zu Beginn des vierten Jahrzehnts auftretenden Gedankens der Weitflüge ohne Unterbrechung, der sogenannten Nonstop-Flüge. Leicht gemacht wurde ihr freilich der Erfolg nicht, sie hat sich mehr als einmal in höchster Lebensgefahr befunden.

Die andere Angelsächsin, Amelia Earhart, die neuerdings wieder so viel Aufregung verursacht hat, ist in USA zu Hause. Als Amy Johnson mit ihrem Flug nach Australien ihren Weltruhm begründete, war ihr Amelia Earhart schon zwei Jahre zuvor mit der Überquerung des Atlantischen Ozeans auf der Ruhmesstaffel zuvorgekommen. Auf Lindberghs Spuren durch die Lüfte — nach diesem Wahlspruch bezwang sie als erste Frau den Luftozean zwischen den beiden Erdteilen. Im Januar 1932 folgte ihre zweite fliegerische Großtat, bei der sie den Stillen Ozean ohne Zwischenlandung von Honululu nach Kalifornien überflog. Außerdem stellte sie einen neuen Flugrekord auf, indem sie für die 3800 Kilometer lange Strecke nur 15 Stunden und einige Minuten gebrauchte. Sie war es auch, die grundsätzlich nur mit einer Funkanlage flog, um durch Peilen stets die genaue Richtung einzuhalten. Bei ihrem jetzigen Flug ist sie von Hawai nach Neu-Guinea geflogen, um von dort die Howland-Insel zu erreichen. Etwa eine Stunde vor dem Ziel ist sie, wie sie selbst noch zu melden vermochte, ins Wasser gestürzt. Da die Flüge über den Stillen Ozean noch größere Hindernisse bieten, als die über den Atlantischen Ozean, sind gerade die Flüge Amelia Earharts besonders hoch zu werten.

Von den Fliegerinnen anderer Länder sei die Französin Suzanne Bernard, die erste Flugzeugführerin ihres Landes, genannt, die bereits zu Beginn ihrer Fliegerinnen-Laufbahn tödlich verunglückte. Übrigens war eine Französin, wie in diesem Zusammenhang nicht ganz uninteressant sein dürfte, die erste Fallschirmabspringerin. Frau Elisa Garnerin, die Frau Leon Garnerins, ist bereits zu Anfang des 19. Jahrhunderts mit einem von ihrem Gatten konstruierten Fallschirm mehrfach glücklich abgesprungen.

Forscht man nach deutschen Fliegerinnen, die ein tragisches Ende gefunden haben, dann treten sofort die Namen Melli Beese und Marga von Etzdorf ins Gedächtnis zurück. Melli Beese war ursprünglich Bildhauerin, doch wandte sie sich bereits vor dem Kriege mit glühender Begeisterung dem Fliegen zu. 1911 stellte sie in Johannisthal zwei Rekorde auf, einen Höhenrekord von 820 Metern und einen Dauerrekord von mehr als zwei Stunden. Nach dem Kriege begründete sie sogar eine Fliegerschule und konstruierte ein eigenes Flugzeug. Bei einem ihrer Flüge stürzte sie ab. Noch ehe sie völlig genesen war, nahm sie sich das Leben. Einen ähnlichen Ausgang nahm das Leben der Fliegerin Marga von Etzdorf. Sie machte sich einen berühmten Namen durch ihre Weitstreckenflüge, die sie u. a. nach Konstantinopel und nach den Kanarischen Inseln führten. Bei einem dritten Fluge nach Nordafrika verlor sie bei einer Fluglandung zwar ihr Flugzeug, doch blieb sie am Leben. Als sie 1933 wieder nach Afrika fliegen wollte, widerfuhr ihr in Kleinasien das gleiche Mißgeschick. Sie nahm sich das Unglück so zu Herzen, daß sie freiwillig ihrem Leben ein Ende machte.

Erfreulicherweise stehen aber deutsche Fliegerinnen nicht nur auf der Verlustliste. Thea Rasche und Elly Beinhorn sind Zierden des deutschen Motorfrauen-Flugsports. Und Hanna Reitsch hat erst am letzten Sonntag mit einem Segelflug von 350 Kilometer Luftlinie, von der Rhön nach Hamburg, den Beweis erbracht, daß die junge Frauen-Fluggeneration unserer Tage die Hand nach neuen Ruhmeskränzen ausstreckt. Ihre erst vor kurzem erfolgte Ernennung zum ersten deutschen weiblichen Flugkapitän hat ein ehrenvolles amtliches Siegel unter die Leistung der deutschen Fliegerin gesetzt

---

Kriegsminister oder Ultra-Kurzwellensender?

In diesen Tagen jährt sich zum hundertsten Mal der Todestag des Generals und Kriegsministers von Witzleben, der dem Ultra-Kurzwellensender und dem Bahnhof für das Ausstellungsgelände in Berlin den Namen gegeben hat.

Jedem Rundfunkhörer ist „Witzleben" ein bekannter Begriff, denn er weiß, daß dies der Name für den Ultra-Kurzwellensender in Berlin ist. Auch die vielen auswärtigen Besucher Berlins, die jahraus jahrein zu den Ausstellungen am Kaiserdamm kommen, wissen mit Witzleben etwas anzufangen, denn der S-Bahnhof dieses Namens ist der eigentliche Ausstellungsbahnhof, über den etwa 60 Prozent aller Besucher gehen.

Die wenigsten werden wissen, und auch die Berliner selbst gehören mit dazu, daß der Name Witzleben nicht das Überbleibsel eines Ortes ist, der inzwischen Groß-Berlin einverleibt wurde, sondern der eines Mannes und eines Generals obendrein. Hundert Jahre nach seinem Tode kommt er nun wieder in aller Leute Mund, um so mehr Veranlassung, seines eigenartigen Lebenslaufs zu gedenken, der ihn zum Freund eines Königs und zum Gründer eines ganzen Stadtteils gemacht hat.

Job (Hiob) Wilhelm von Witzleben stammte aus Halberstadt, wo er am 20. Juli 1783 geboren wurde. Seine Familie war ursprünglich in Thüringen beheimatet. Er selbst wurde Offizier, geriet 1806 in französische Kriegsgefangenschaft, doch wurde er bereits 1807 wieder ausgewechselt. An den Befreiungskriegen nahm er mit Auszeichnung teil. Mit 35 Jahren wurde er Generalmajor, Chef des Militärkabinetts und Generaladjutant König Friedrich Wilhelms III. Drei Jahre später wurde er zum Generalleutnant ernannt.

Friedrich Wilhelm III. war in seiner Witwerzeit noch verschlossener als zuvor. Die stille ruhige Art Witzlebens, vor allem aber seine hundertfach bewährte Ergebenheit und Treue machten ihn dem König so sympathisch, daß er ihm schließlich aufrichtige Freundschaft entgegenbrachte und ihn zum Vertrauten seiner Gedanken machte. So ist es gekommen, daß Witzleben, als sich der König für die Union der evangelischen Kirchen einsetzte, auch mit kirchlichen Dingen befaßt wurde und im Zusammenhang damit der Gründer des heute noch bestehenden Domchors wurde.

Da der König in jenen Jahren meistens im Charlottenburger Schloß wohnte, übernahm Witzleben, um immer in der Nähe seines königlichen Freundes zu sein, in Sicht des Charlottenburger Schlosses am Lietzensee ein größeres Gelände in Erbpacht, auf dem er ein Herrenhaus, Gutsanlagen und einen herrlichen Park errichtete. Ihm zu Ehren verlieh der König einige Jahre darauf dem Gutsbezirk den Namen Witzleben. So ist es gekommen, daß der Name des Generals sich über das Gut und späteren Charlottenburger Stadtteil bis auf den heutigen Tag erhalten hat. Witzlebens letzte Lebensjahre verflossen in ruhiger Friedensarbeit, er starb 1835.

Der Gänsejunge hielt eine Predigt.

Im Sommer Anno 1773 war es, an einem sonnigen Sonntagmorgen, als eine Kutsche über den holperigen Landweg rumpelte, der von Bischofswerda in die gelben, wogenden Kornfelder hineinführte. Die Straße war arg zerfahren von den Fuhrwerken der Landleute und der Waldgüter, die täglich zur Stadt fuhren und ihre Marktwaren, Holz und allerlei Webereien, mitführten.

„Zum Teufel!" schrie der Freiherr von Miltitz, den Kopf aus dem Fenster zwängend, „fahr zu, Johann! In einer halben Stunde müssen wir in Rammenau sein, sonst versäumen wir die Kirche! Bei diesem Schneckentempo kommen wir heute überhaupt nicht mehr hin!"

Der Kutscher auf seinem Bock brummelte verdrießlich und ließ die Peitsche knallen. Die beiden Gäule liefen ein wenig schneller — und plötzlich war das Unglück da!

Der Wagen rollte mit den Rädern der einen Seite tief in die ausgefahrene Rinne hinein, verlor das Gleichgewicht und legte sich sanft auf die Seite. Dann krachte es am Hinterrad, die Achse brach durch, und die Kutsche stürzte vollends um. Der Freiherr kletterte schimpfend auf der anderen Seite heraus, und der Kutscher rieb ein wenig weiter seine ein wenig gequetschten, sonst aber heilgebliebenen Glieder . . .

So kam es, daß der Freiherr von Miltitz drei Stunden lang vergeblich gereist war. Denn als er nach einstündiger Fußwanderung in dem sächsischen Dörfchen Rammenau anlangte, kamen die Bauern gerade aus der Kirche, und Miltitz hatte kein Wörtchen von der Predigt vernommen, deretwegen er hergekommen war. Denn der Pfarrer von Rammenau war ein berühmter Kanzelprediger, und der Freiherr hätte ihn gern einmal gehört.

Nun ging er enttäuscht zum Gut von Rammenau hinauf, wo der Gutsherr den Gast freudig empfing und ihm Hilfe für seinen beschädigten Wagen zusagte. Als der Freiherr nun erzählte, weshalb er gekommen sei und wie er das Wichtigste versäumt habe, sagte der Hausherr: „Ich glaube, ich kann Ihnen helfen, lieber Miltitz. Wenn es nur die Predigt ist, die Sie hören wollen — ich weiß jemand im Dorf, der sie Ihnen fast wörtlich wiederholen kann!"

„Ei, ei!" zweifelte der Freiherr, „wie kommt Rammenau zu solchen Gedächtniskünstlern! Sind doch nur Bauern hier im Dorf . . . !"

„Gewiß!" bestätigte der Rammenauer, „und dazu noch ziemlich armselige. Denn der Krieg hat schlimm gewütet und der Acker allein nährt sie nicht. Viele von ihnen sitzen an den Abenden noch am Webstuhl, um etwas zu verdienen. Aber Sie werden ja selbst sehen . . ."

„Dies ist der, von dem ich Ihnen versprach, daß er Ihnen die Predigt wiederholen würde, lieber Baron!" sagte der Gutsherr.

„Der Bub?" lachte Miltitz, „Sie machen schlechte Späße . . ."

„Warst du heute in der Kirche, Gottlieb?" fragte der Gutsherr.

Der Junge bejahte.

„Dann wiederhole einmal, was der Herr Pfarrer heute gepredigt hat. Aber ganz so, wie er gesprochen hat!"

Gottlieb ließ sich nicht lange zureden und begann, die Predigt des Pfarrers herzusagen. Er wußte sie noch sehr gut, denn er hatte den Worten des Pfarrers wie immer sehr aufmerksam gelauscht. Und wenn er dann mit den Gänsen und Kühen auf der weiten Dorfflur allein war — er hütete nämlich das Vieh für die Bauern —, und alles war still um ihn her, dann sagte er die Predigten für sich auf und suchte zu ergründen, welche Weisheit in ihnen steckte.

Und so wiederholte er nun die Predigt des großen Kanzelredners über das Wort: „Selig sind, die Verfolgung leiden . .", und es dauerte beinahe eine halbe Stunde, bis er fertig war.

Der Freiherr hatte immer größere Augen gemacht und war zuletzt ganz in den Bann des kleinen Predigers geraten, so daß es ihm war, als halte dieser arme Gänsejunge wirklich die gewaltige Predigt auf der Kanzel.

„Junge!" sagte er dann, „wie heißt du, und wer sind deine Eltern?"

„Ich heiße Johann Gottlieb Fichte!" erwiderte der Junge. „Mein Vater ist Leineweber hier im Dorf."

„Möchtest du wohl auf eine hohe Schule?"

Johann Gottliebs Augen glänzten. „Ja!" sagte er, „aber es geht nicht, mein Vater hat nicht das Geld dazu!"

„Ich aber hab' es, Büblein!" rief der Freiherr, „und es wär' traurig, wenn es nur daran liegen sollte! Aus dir soll einmal ein großer Kanzelredner werden! Dafür will ich sorgen!"

Der Freiherr hielt Wort. Der Leinewebersohn kam auf die hohe Schule, dann zur Universität — und wurde wirklich ein gewaltiger Prediger, freilich nicht auf der Kanzel der Kirche, sondern auf dem Lehrstuhl und auf der Kanzel des Volksführers. Aus seinen „Reden an die deutsche Nation" erwuchs unserem Volk in der Zeit des Unglücks die Kraft zur Befreiung.

O. G. Foerster.

Priester und Techniker Walter de Milimete auf den Gedanken kam, eine kleine Bombe am Bauch eines Feuerdrachens zu befestigen und sie im Belagerungskriege zu verwenden!

Walter de Milimete war „Clericus Regis" (Pfaffe des Königs) bei Eduard II. und Eduard III. von England. Er verfaßte zwischen 1326 und 1330 die Handschriften „De officiis regum" (Von den Pflichten der Könige) und „De secretis secretorum Aristotilis" (Von den Geheimnissen des Aristoteles), die zu den kostbarsten Dokumenten der Kriegsgeschichte gehören. In einem dieser Manuskripte ist eine mittelalterliche Festung abgebildet, über der ein Feuerdrachen schwebt, woran — die Zeichnung zeigt es mit größter Deutlichkeit — eine regelrechte, wenn auch primitive „Fliegerbombe" hängt, die allem Anschein nach im nächsten Augenblick auf die Dächer der Stadt herabsausen wird; in einiger Entfernung von der belagerten Ortschaft stehen ein paar Kriegsknechte an einer Winde, von der sich das Fesselseil des bombenbewehrten „Heißluftballons" abrollt. Der Inhalt der Bombe sollte wohl durch einen Feuerschwamm oder durch eine Zündschnur entflammt werden, denn von Granaten mit Aufschlagzündung — von sogenannten „Fallpetarden" oder von „Sprengkugeln, so von ihrem Niederfall und Anstoß angezündet" — pflegt erst in den Feuerwerks- und Waffenbüchern des 16. und 17. Jahrhunderts die Rede zu sein.

Wir Heutigen verknüpfen mit dem Wort „Luftwaffe" die Ehrfurcht vor dem heldischen Einsatz des fliegenden Menschen, des unerschrockenen Luftkämpfers, und wir vermissen dieses „menschliche Element" in allen bisher erörterten Beispielen. Für unsere hochgespannten Ansprüche wäre das Bild der „mittelalterlichen Luftwaffe" erst dann vollendet, wenn es gelänge, verläßliche Kunde von irgendeinem bemannten Kriegsflugzeug jener fernen Vergangenheit zu erhalten. Auch das ist ohne sonderlichen Aufwand möglich, sofern wir bereit sind, den Schauplatz unserer Nachforschungen zu wechseln und in das Land des Tenno und der Samurai zu reisen.

Ernsthafte japanische Geschichtsschreiber berichten nämlich, daß vor Jahrhunderten der kriegerische Menschenflug mittels großer Flächendrachen aus Bambusrohr, Papier und Seide in Nippon durchaus nichts Ungewöhnliches war. Selbstverständlich blieben diese einfachen „Flugzeuge" stets durch lange Seile an den Erdboden gefesselt, sie eigneten sich aber bei günstigem Wind zur Erkundung gegnerischer Truppenbewegungen.

Handgranaten aus dem Drachen.

Bombenabwürfe aus bemannten Flächendrachen scheinen nicht allzu oft versucht worden zu sein; daß sie gelegentlich vorkamen, beweist eine glaubwürdige Nachricht aus einer Epoche, die wir zwar keineswegs dem Mittelalter zurechnen dürfen, in der jedoch die Traditionen des alten ritterlichen Japan noch sehr lebendig waren und die Methoden der Kriegführung bestimmten. Damals, während jenes Bürgerkrieges, der um 1868 die jüngste Entwicklung des östlichen Inselreichs vom Feudalstaat zur fortschrittlichen Weltmacht einleitete, wurde die Stadt Wakamatsu durch einen tapferen Soldaten des Kaisers Mutsuhito von einem Drachen aus mit etlichen Handgranaten bedacht. Gewiß war dieses Luftbombardement nicht ohne historisches Vorbild, nur daß in früheren Zeiten Steine oder Pfeile die Rolle der modernen Sprengkörper gespielt haben mögen.